

Una nueva era, una nueva clase: el Grupo BMW intensifica su apuesta tecnológica con una nueva orientación estratégica electrificada, digital y circular

- El BMW i4 se lanzará tres meses antes de lo previsto.
- BMW Operating System 8 se instala por primera vez en el nuevo BMW iX*- la flota más grande del mundo de actualizaciones por aire a finales de 2021
- Amplitud frente a nicho: alrededor del 90% de los segmentos de mercado tendrán modelos totalmente eléctricos para 2023
- Las entregas de modelos totalmente eléctricos crecerán más del 50% anual de media hasta 2025.
- La "Neue Klasse" encabezará la gama de productos a partir de 2025
- Los modelos totalmente eléctricos representarán al menos el 50% de las entregas mundiales en 2030.
- MINI se convertirá en una marca totalmente eléctrica a comienzos de 2030
- La economía circular será el objetivo de las futuras generaciones de productos
- Perspectivas: Aumento significativo del beneficio del Grupo antes de impuestos
- Zipse: "La transformación dará a BMW una ventaja competitiva"

Múnich. El Grupo BMW ha entrado en 2021 con ambiciosos objetivos de crecimiento y rentabilidad, y en los próximos meses pondrá en las carreteras los primeros precursores de su ofensiva tecnológica de gran alcance. Al mismo tiempo, ha fijado el rumbo de una importante reorientación. Desde mediados de la década, una nueva generación de modelos llevará la movilidad premium a un nuevo nivel desde el punto de vista tecnológico.

"El Grupo BMW tiene planes ambiciosos para 2021. Hemos comenzado el nuevo año con un fuerte impulso y nuestro objetivo es volver a los niveles anteriores a la crisis lo más rápidamente posible, e incluso ir más allá", dijo Oliver Zipse, Presidente del Consejo de Administración de BMW AG, en Múnich este miércoles. "Tenemos una hoja de ruta clara para hacer que la transformación de nuestra industria sea una verdadera ventaja competitiva para BMW en los próximos años: implacablemente eléctrica, digital y circular".

Después de un año exigente que terminó con una exitosa racha, el Grupo BMW está decidido a mantener el rumbo de la recuperación en 2021 y se ha fijado objetivos ambiciosos, entre ellos un crecimiento significativo del beneficio del Grupo antes de impuestos. Se espera que el segmento de automoción registre un sólido aumento de

Comunicación corporativa

las entregas. Se prevé que el margen EBIT del segmento mejore hasta situarse entre el 6% y el 8% para todo el año 2021.

"2021 es un año de crecimiento para nosotros. Al mismo tiempo, estamos preparados para responder con flexibilidad", dijo Nicolas Peter, miembro del Consejo de Administración de BMW AG, Finanzas. "Siempre pensamos y actuamos a largo plazo; al tomar las decisiones correctas hoy, estamos preparando el terreno para lograr nuestros ambiciosos objetivos estratégicos para 2025, 2030 y más allá".

Eléctrico, digital, circular: una hoja de ruta clara para la transformación

El Grupo BMW está impulsando la transformación hacia la movilidad conectada totalmente eléctrica en tres fases. La primera fase consistió en ser pioneros en la aventura de la e-movilidad con el Proyecto i, adoptando la nueva tecnología y, finalmente, transfiriendo el conocimiento eléctrico a la producción en serie. Con el tiempo, esta tecnología se ha integrado en toda la cartera de productos, especialmente en forma de híbridos enchufables. Aparte de la propia motorización eléctrica, otros factores clave que impulsan la transformación son el software y la interacción digital con el vehículo.

Ya en 2014, el Grupo BMW desarrolló la opción de reservar y pagar servicios online, directamente desde el vehículo a través de BMW Connected Drivestore. Además, desde 2018 los conductores de BMW pueden mantener actualizado el software de su vehículo a través de actualizaciones de software remotas, de forma similar a la descarga del último software para un smartphone. La segunda fase de la transformación comenzó con la opción de elegir el tipo de motorización preferida - desde motores de combustión hasta energía totalmente eléctrica- en un mismo modelo. Los requisitos previos son arquitecturas de vehículos inteligentes y una red de producción muy flexible que permita la máxima intercambiabilidad entre las distintas formas de transmisión cuando se combinan de forma óptima.

La mayor flota del mundo con actualizaciones OTA (over-the-air) en las carreteras a finales de 2021

En términos de digitalización, el BMW Operating System 8, cuyo lanzamiento está previsto para 2021, es el sistema de procesamiento de datos en el vehículo más potente que el Grupo BMW haya desarrollado jamás. El nuevo sistema operativo

Comunicación corporativa

convierte a cada BMW en una central digital con la capacidad de realizar actualizaciones OTA a una velocidad asombrosa.

Este año, el BMW Operating System 8 se instalará por primera vez en el BMW iX* totalmente eléctrico, conformando la base de la octava generación de BMW iDrive, el concepto de manejo más sencillo y seguro que se puede instalar en un vehículo. Ambas tecnologías se extenderán posteriormente a las distintas series de modelos. El número de vehículos que pueden ser actualizados con actualizaciones de software a distancia también sigue creciendo rápidamente. A finales de 2021, con más de dos millones de unidades, el Grupo BMW tendrá la mayor flota de vehículos del mundo capaz de instalar nuevas funciones o actualizar las existentes de forma inalámbrica.

En el futuro, el Sistema Operativo BMW 8 también será capaz de ofrecer a los clientes una gama aún más amplia de funciones a la carta que podrán ser solicitadas e instaladas posteriormente over-the-air. Además, las ofertas a los clientes se estructurarán de forma más flexible, permitiendo que las funciones se adquieran directamente o se alquilen durante tres años, 12 meses o sólo un mes.

Amplitud frente a nicho: los modelos totalmente eléctricos cubrirán alrededor del 90% de los segmentos actuales del mercado en 2023

La combinación de arquitecturas de vehículos inteligentes y una red de producción altamente flexible permitirá al Grupo BMW tener alrededor de una docena de modelos totalmente eléctricos en las carreteras de todo el mundo para 2023. Este año, a los tres modelos que ya están en el mercado -el BMW i3*, el MINI SE* y el BMW iX3*- se unirán dos modelos innovadores clave, el BMW iX* y el BMWi4, este último tres meses antes de lo previsto inicialmente.

"El lanzamiento del BMW iX* y del BMW i4 marcará el inicio de nuestra ofensiva tecnológica en 2021: estos dos vehículos totalmente eléctricos marcarán la pauta de los BEVs en el futuro", dijo Zipse. Las versiones totalmente eléctricas del popular BMW Serie 5 y del BMW X1 seguirán en los próximos años, junto con otros modelos como el BMW Serie 7 y el sucesor del MINI Countryman. Basándose en esta estrategia, el Grupo BMW pondrá al menos un modelo totalmente eléctrico en la carretera en alrededor del 90% de sus segmentos de mercado actuales para 2023. "Estamos adoptando conscientemente un enfoque amplio con nuestra oferta totalmente eléctrica en lugar de permanecer en un nicho", declaró Zipse.

La estrategia permitirá al Grupo BMW mantener un equilibrio óptimo de productos atractivos y una utilización eficiente de la capacidad en sus plantas, incluso si la

Comunicación corporativa

demanda en ciertos mercados se desplaza completamente hacia los vehículos totalmente eléctricos en los próximos años. Para cuando la segunda fase de la transformación actual alcance su punto álgido en 2025, las entregas de modelos totalmente eléctricos habrán crecido una media de más del 50% anual y, por tanto, más de diez veces en comparación con 2020. A finales de 2025, el Grupo BMW habrá entregado alrededor de dos millones de vehículos totalmente eléctricos a clientes de todo el mundo.

La transformación crea oportunidades: la planta de BMW en Múnich como ejemplo

La planta de BMW Group en Múnich, donde se empezará a fabricar el BMW i4 totalmente eléctrico en 2021, es un excelente ejemplo de cómo un enfoque de transformación con visión de futuro puede reforzar la competitividad a largo plazo. La producción actual de motores de combustión en Múnich se trasladará a los emplazamientos de Steyr (Austria) y Hams Hall (Reino Unido) en un proceso gradual, cuya finalización está prevista a más tardar en 2024. Para 2026, se construirán nuevas instalaciones de ensamblaje de vehículos en el actual centro de producción de motores, basadas en la nueva arquitectura de clústeres específicamente orientados a las transmisiones eléctricas. El Grupo BMW está invirtiendo unos 400 millones de euros en estas medidas.

Los empleados de la planta actual se llevarán a otras áreas de planificación y producción de la planta de Múnich o se trasladarán a otros emplazamientos del Grupo en Baviera. Además de otras medidas, el Grupo BMW está ampliando su centro de competencia de producción de e-Drive en Dingolfing, pasando de los 1.200 empleados actuales a 2.000. Además, con el fin de cumplir con los requisitos futuros en todos los campos relevantes, desde la e-movilidad hasta los datos y la analítica, el Grupo BMW se está embarcando en la mayor ofensiva de cualificación de su historia, en la que participarán 75.000 empleados, que recibirán formación adicional en 2021 sólo en Alemania. Esta enorme empresa continúa la larga tradición del Grupo de transformar las plantas y las ubicaciones cuando es necesario, al mismo tiempo que salvaguarda los puestos de trabajo para el futuro.

Neue Klasse está preparada para marcar la pauta de la digitalización, la electrificación y la sostenibilidad

Comunicación corporativa

La tercera fase de la transformación se llevará a cabo a partir de 2025, momento en el que la gama de productos de BMW Group -que ha crecido con éxito durante décadas- se reajustará sobre la base de la Neue Klasse, (nueva clase), que se caracterizará por tres aspectos clave: una arquitectura de TI y software completamente redefinida, una nueva generación de transmisiones y baterías eléctricas de alto rendimiento y un enfoque radicalmente nuevo de la sostenibilidad en todo el ciclo de vida del vehículo. Estos aspectos se entrelazan dentro de una arquitectura global del vehículo que ha sido optimizada sin concesiones para las transmisiones eléctricas, estableciendo un nuevo punto de referencia en términos de digitalización y electrificación, mientras que al mismo tiempo se asegura que el estilo característico de un BMW se transfiere a las futuras generaciones de vehículos.

"El Grupo BMW nunca se da por satisfecho con lo que ha conseguido hasta ahora: eso es lo que le diferencia del resto. Este espíritu caracterizará a la Neue Klasse: alta tecnología sobre cuatro ruedas para los clientes que quieran experimentar dentro de cinco años cómo será la movilidad en 2030", dijo Zipse.

Las llamadas "pilas tecnológicas adaptables por regiones" serán capaces de personalizar de forma óptima el sistema operativo de un vehículo para adaptarlo a las distintas necesidades de cada una de las principales regiones del mundo y sus ecosistemas digitales, proporcionando actualizaciones continuas para garantizar que el sistema operativo esté siempre actualizado. Al mismo tiempo, el enfoque digital integrado sistemáticamente en la Neue Klasse permitirá generar una proporción cada vez mayor de ingresos durante el ciclo de vida del vehículo a través de características configurables y reservables individualmente.

El diseño aerodinámico de la Neue Klasse estará orientado sin concesiones a los vehículos eléctricos con proporciones diferentes a las del pasado, incluyendo un interior más espacioso. Estas características innovadoras se combinarán con una nueva generación de propulsión eléctrica basada en un concepto de batería de alto voltaje completamente nuevo y altamente integrado con un diseño de celdas optimizado. En la Neue Klasse, esta combinación única supondrá un salto significativo en términos de bajo consumo eléctrico, con el objetivo final de igualar la autonomía y el coste de fabricación de los motores de combustión de última generación.

La nueva generación de trenes motrices se basará en módulos altamente escalables capaces de cubrir todos los segmentos del mercado y las variantes de la Neue Klasse, desde las series de gran volumen hasta los exclusivos modelos M de alto rendimiento. La transmisión eléctrica basada en la pila de combustible de hidrógeno es también una opción clara para el futuro. La experiencia de conducción típica de BMW se

Comunicación corporativa

mejorará aún más al centrarse en las características de diseño de los vehículos totalmente eléctricos, incluidas las opciones de sistemas de asistencia al conductor de última generación y de conducción altamente automatizada.

Cambio de paradigma: lo secundario primero y la economía circular son objetivos para las futuras generaciones de productos

Con sus modelos Neue Klasse, el Grupo BMW pretende elevar la importancia de la sostenibilidad a un nivel radicalmente nuevo. Además de cambiar a la energía renovable para alimentar sus propios procesos de producción, así como los de la cadena de suministro, el Grupo BMW también se centrará en reducir en gran medida el consumo de recursos en general. A la luz de la creciente escasez de recursos finitos y el aumento de los precios de las materias primas, este paso es absolutamente imperativo en términos de eficiencia, pero también una palanca crucial para promover la sostenibilidad desde la perspectiva del Grupo BMW en el futuro. "En 2017, por primera vez, la humanidad extrajo más de 100.000 millones de toneladas de materias primas en un solo año, una tendencia que también debemos contrarrestar en la industria del automóvil", dijo Zipse. "Quienes deseen utilizar los escasos recursos de la Tierra para impulsar su modelo de negocio necesitarán buenas razones para hacerlo en el futuro".

En consecuencia, la proporción de materiales secundarios utilizados para la fabricación de la Neue Klasse (como el acero, el plástico o el aluminio reciclados) aumentará considerablemente con el fin de minimizar la extracción de materias primas primarias. Con este principio en mente, el Grupo BMW está estudiando un cambio de paradigma basado en un enfoque de "primero lo secundario" en el desarrollo, es decir, utilizar materiales secundarios siempre que los factores de calidad y disponibilidad lo permitan.

"El Grupo BMW se basa en la experiencia adquirida durante más de diez años en el desarrollo del BMW i3*, el primer vehículo creado sobre la base de una comprensión holística de la sostenibilidad. Junto con otras innovaciones, alrededor del 25% de los materiales utilizados para las piezas exteriores termoplásticas del BMWi3* son reciclados o producidos a partir de recursos renovables. En el interior también se utiliza una elevada proporción de materias primas renovables y de materiales reciclados.

En el futuro, el reciclaje se tendrá en cuenta desde la fase de diseño del vehículo. Este enfoque es vital, ya que uno de los principales retos a los que se enfrentan actualmente los procesos de reciclaje es la extracción de los materiales en una forma

Comunicación corporativa

suficientemente pura. Por ejemplo, es esencial que los sistemas eléctricos de un vehículo puedan extraerse fácilmente antes del reciclaje, para evitar que se mezclen el acero y el cobre contenidos en el juego de cables del vehículo. De lo contrario, el acero secundario recuperado dejará de cumplir los estrictos requisitos de seguridad de la industria del automóvil. El uso de mono materiales, como en el caso de los asientos, también debe aumentar considerablemente para maximizar el volumen de material retenido en el circuito de reciclaje. Antes de la IAA Mobility en 2021, el Grupo BMW ofrecerá una explicación detallada de este enfoque de economía circular. También está explorando la posibilidad de colaboraciones entre industrias para hacer realidad el objetivo de la economía circular.

2030: Los modelos totalmente eléctricos representarán al menos el 50% de las entregas mundiales; todas las series de modelos incluirán una opción totalmente eléctrica

En la tercera fase se producirá un descenso gradual del número absoluto de vehículos con motor de combustión entregados a los clientes. En cambio, se espera que el número de vehículos totalmente eléctricos entregados por el Grupo BMW siga creciendo a una media de más del 20% anual entre 2025 y 2030. De acuerdo con las expectativas actuales del mercado, se espera que los vehículos totalmente eléctricos representen al menos el 50% de las entregas de BMW Group a los clientes en 2030. La cifra real puede variar significativamente de un mercado a otro y dependerá en gran medida de los progresos realizados en la expansión regional de la infraestructura de recarga.

Para entonces, todos los segmentos de mercado en los que opera BMW Group incluirán al menos un modelo totalmente eléctrico. De hecho, algunos segmentos podrían ser atendidos exclusivamente por modelos totalmente eléctricos. Por lo tanto, el Grupo BMW también será capaz de proporcionar una cuota de mercado significativamente mayor de vehículos totalmente eléctricos, suponiendo que la demanda se desarrolle en consecuencia. El Grupo BMW espera tener unos diez millones de vehículos totalmente eléctricos en las carreteras de todo el mundo en los próximos diez años, aproximadamente.

MINI se convertirá en una marca totalmente eléctrica

MINI va a desempeñar un papel pionero en el futuro, ya que la marca urbana es absolutamente ideal para la movilidad eléctrica. Por ello, introducirá su último nuevo

Comunicación corporativa

modelo con motor de combustión en 2025 y a partir de ese momento, lanzará únicamente modelos totalmente eléctricos. En 2027, los vehículos totalmente eléctricos representarán al menos el 50% de todas las entregas de MINI a los clientes. A principios de la década de 2030, toda la gama MINI será completamente eléctrica, sin dejar de ser una marca global con presencia en todas las regiones del mundo.

El MINI SE*, totalmente eléctrico, se fabrica actualmente en la planta de Oxford. El sucesor del MINI Countryman se fabricará en la planta de Leipzig a partir de 2023. El nuevo modelo crossover de MINI se fabricará allí tanto en versión de motor de combustión como en versión totalmente eléctrica. Basado en una nueva arquitectura de vehículo desarrollada para la movilidad totalmente eléctrica desde el principio, los MINI BEV también se producirán en China en colaboración con el fabricante local Great Wall Motor a partir de 2023.

Sostenibilidad integrada en todas las divisiones de la empresa

El Grupo BMW está firmemente convencido de que la lucha contra el cambio climático y el uso prudente de los recursos serán los dos factores principales que determinarán el futuro de nuestra sociedad y, por tanto, también el del Grupo BMW. Como fabricante premium, el Grupo BMW aspira a liderar el camino en términos de sostenibilidad. En 2020, adoptó plenamente este enfoque estratégico en todas las áreas de la empresa, desde la administración hasta las compras, el desarrollo, la producción y las ventas.

El Grupo BMW se ha fijado objetivos claros de descarbonización de aquí al año 2030, por primera vez en todo el ciclo de vida de sus productos, incluyendo la cadena de suministro, el proceso de producción y hasta la fase de fin de vida. En todos los aspectos de las actividades del Grupo, las emisiones de carbono por vehículo deben reducirse significativamente en al menos un tercio con respecto a 2019.

En sus propias plantas y emplazamientos, el Grupo BMW ya está marcando la pauta en términos de eficiencia de recursos. Los objetivos de descarbonización que se ha fijado para 2030 son los más progresivos de todo el sector automovilístico e incluso más ambiciosos que los asociados a la consecución del objetivo de 1,5 grados centígrados. El Grupo BMW pretende reducir estas emisiones en un 80% para 2030. La electricidad utilizada para producir el BMW iX* en Dingolfing y el BMW i4 en Múnich, por ejemplo, se genera a través de centrales hidroeléctricas situadas directamente en Baviera. Además de reducir significativamente sus emisiones de carbono en términos absolutos, a partir de este año el Grupo BMW tiene la intención de neutralizar

Comunicación corporativa

completamente sus emisiones de carbono restantes (Scope 1 + 2) mediante el uso de los certificados correspondientes.

Para 2030, el Grupo pretende reducir las emisiones de carbono generadas por sus vehículos en la fase de uso en un 40% por kilómetro recorrido. La palanca crucial para lograr este objetivo es la estrategia de producto de gran alcance del Grupo, que incluye la expansión masiva de la e-movilidad. Debido a la creciente proporción de vehículos electrificados que produce el Grupo, también habrá que prestar mucha más atención a la creación de valor en el futuro en lo que respecta a las emisiones de carbono, sobre todo teniendo en cuenta la considerable cantidad de energía necesaria para producir sistemas de baterías de alto voltaje. Si no se toman medidas, el mayor porcentaje de vehículos electrificados hará que las emisiones de carbono por vehículo dentro de la cadena de suministro del Grupo BMW aumenten en más de un tercio para 2030.

El objetivo, sin embargo, no es sólo evitar un aumento, sino reducir las emisiones de carbono por vehículo en un 20% en comparación con 2019. El Grupo BMW está adoptando toda una serie de medidas para lograr este objetivo, una de las cuales será incluir la huella de carbono de la cadena de suministro de un proveedor como criterio para la adjudicación de contratos. El Grupo BMW asume así un papel pionero como primer fabricante de automóviles que establece objetivos específicos de descarbonización para su cadena de suministro.

En el caso del BMW iX*, las primeras medidas ya están teniendo un efecto beneficioso: el uso de electricidad verde renovable para producir las celdas de la batería, combinado con el mayor uso de materiales secundarios, reduce las emisiones de carbono en la cadena de suministro del BMW iX* en un 17% en comparación con el mismo vehículo producido sin estas iniciativas. "Los mejores automóviles del mundo son sostenibles, por lo que la calidad y la sostenibilidad serán más inseparables que nunca", dijo Zipse. Se ha reducido la cantidad de cobalto en el material del cátodo de las actuales baterías de quinta generación a menos de un 10% y ha aumentado la cantidad de níquel secundario que utiliza hasta un 50%. El e-Drive ya no requiere el uso de tierras raras.

El fuerte segundo semestre de 2020 proporciona un buen viento de cola

Los resultados rentables del Grupo BMW en el segundo semestre del ejercicio de 2020 han proporcionado un buen viento de cola de cara a 2021. A pesar de la pandemia mundial, el fabricante de automóviles premium registró un importante beneficio antes

Comunicación corporativa

de impuestos en los últimos seis meses del año, que ascendió a 4.724 millones de euros, un 9,8% más que la ya elevada cifra del año anterior, de 4.303 millones de euros. Tras el descenso de los beneficios en el segundo trimestre a causa de la pandemia, el Grupo BMW ha retomado rápidamente su habitual trayectoria por la senda de la rentabilidad. En la segunda mitad del año, entregó más de 1,36 millones de unidades a los clientes, significativamente más que en el período correspondiente de un año antes.

Con la excepción del segundo trimestre, el Grupo informó de la mejora de los beneficios antes de impuestos para los tres trimestres restantes de 2020 en comparación con un año antes. El beneficio antes de impuestos del cuarto trimestre aumentó a 2.260 millones de euros (2019: 2.055 millones de euros; +10,0%). El rendimiento de las ventas antes de impuestos (margen EBIT) mejoró hasta el 7,7% (2019: 7,0%).

Impacto de la pandemia en el año fiscal 2020

Los resultados comerciales del Grupo para el ejercicio 2020 reflejan claramente el impacto de la pandemia del Coronavirus. Debido a los cierres mundiales de varias semanas, las entregas de vehículos a los clientes disminuyeron un moderado 8,4%, hasta 2.325.179 unidades. Desafiando esta tendencia, el crecimiento fue particularmente fuerte en el segmento de lujo superior, con entregas que aumentaron un 12,4% hasta más de 115.000 vehículos, reflejando principalmente el rendimiento de las Series 7 y 8, así como el del BMW X7 en su primer año completo en el mercado. De hecho, las ventas en este rentable segmento se han disparado más del 70% desde 2018.

Los ingresos del Grupo disminuyeron moderadamente hasta 98.990 millones de euros (2019: 104.210 millones de euros; -5,0%). El beneficio antes del resultado financiero disminuyó significativamente a 4.830 millones de euros (2019: 7.411 millones de euros; -34,8%). El beneficio antes de impuestos se redujo a 5.222 millones de euros (2019: 7.118 millones de euros; -26,6%), reflejando en parte el impacto negativo de factores monetarios desfavorables. El margen antes de impuestos del Grupo se situó en el 5,3% (2019: 6,8%).

El margen EBIT del segmento de Automoción para el año terminó en el 2,7% (2019: 4,9%). El Grupo BMW cumplió así su previsión de lograr un margen EBIT dentro del tercio superior del rango objetivo de 0 a 3%. El margen EBIT del cuarto trimestre incluso mejoró en términos interanuales, aumentando al 7,7% en el último trimestre

Comunicación corporativa

de 2020 (cuarto trimestre de 2019: 6,8%). El flujo de caja libre generado por el segmento de Automoción también evolucionó positivamente durante la segunda mitad del año, pasando de un flujo de caja libre negativo relacionado con la pandemia en el primer semestre a un flujo de caja libre positivo para todo el año de 3.395 millones de euros (2019: 2.567 millones de euros), con buenas contribuciones procedentes de la mejora de los beneficios y una gestión más eficiente de los inventarios. Otros factores que afectaron al flujo de caja libre fueron el menor importe de las provisiones de garantía utilizadas, los mayores ingresos por la venta de vehículos de segunda mano y el aumento de los anticipos de los concesionarios durante el último trimestre.

El gasto inicial en la movilidad del mañana sigue siendo elevado

La transformación en curso del Grupo BMW condujo a un alto nivel de gasto en I+D en 2020, beneficiando sobre todo a las tecnologías de movilidad orientadas al futuro, como la conectividad de los vehículos, la conducción altamente autónoma y la movilidad eléctrica, así como los proyectos de nuevos vehículos mencionados anteriormente. En general, los gastos de investigación y desarrollo de acuerdo con las NIIF disminuyeron ligeramente hasta los 5.689 millones de euros (2019: 5.952 millones de euros; -4,4%). Como resultado de la intensificación de la gestión de costes, la ratio de I+D del 6,3% también se mantuvo prácticamente al nivel del año anterior, a pesar de un moderado descenso de los ingresos del Grupo (2019: 6,2%).

Los costes de fabricación se redujeron ligeramente con respecto al año anterior, en consonancia con el menor número de vehículos entregados en todo el periodo de doce meses. Al mismo tiempo, sin embargo, los efectos negativos de las divisas y un aumento significativo de los gastos de provisión de riesgos tuvieron un efecto negativo en los resultados.

Como se anunció anteriormente, los gastos de capital en propiedad, planta y equipamiento y otros activos intangibles se redujeron significativamente en 2020, con adiciones por un total de 3.922 millones de euros (2019: 5.650 millones de euros; -30,6%). Una parte importante de estas inversiones estaba relacionada con proyectos de vehículos nuevos antes del inicio de la producción en serie.

Sobre la base de los estados financieros anuales de BMW AG, en la Junta General Anual del 12 de mayo de 2021, el Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión propondrán el pago de un dividendo de 1,90 euros por acción ordinaria y 1,92 euros por acción preferente. Estas cifras corresponden a una ratio de reparto del 32,5%

Comunicación corporativa

(2019: 32,8%) sobre un beneficio neto del ejercicio que asciende a 3.857 millones de euros (2019: 5.022 millones de euros), lo que supone un dividendo total de 1.253 millones de euros (2019: 1.646 millones de euros).

No hay prima sin sostenibilidad: se han superado los objetivos de descarbonización de 2020

La movilidad eléctrica fue un motor de crecimiento clave en 2020, con 192.662 vehículos electrificados de las marcas BMW y MINI vendidos en todo el mundo, un tercio más que en el año anterior (+31,8%). Las entregas de vehículos totalmente eléctricos aumentaron un 13%. En Europa, la proporción de las entregas totales correspondiente a los vehículos electrificados se sitúa ya en el 15%.

Tras su lanzamiento en China en otoño de 2020, el BMW iX3* también ha llegado a los mercados europeos en las últimas semanas. Junto con el BMW i3*, el MINI Cooper SE* y los próximos BMW i4 y BMW iX*, se ofrecerán un total de cinco modelos totalmente eléctricos a finales de año. Gracias al mayor número de modelos electrificados de BMW y MINI comercializados, el Grupo BMW mejoró el objetivo de emisiones de 104 g/km fijado para su flota europea en 2020 al alcanzar una cifra provisional de 99 g/km.

Perspectivas para 2021: el beneficio del grupo antes de impuestos aumenta significativamente con respecto al año anterior.

A pesar de la situación volátil provocada por la propagación mundial del coronavirus, el Grupo BMW espera que el negocio evolucione positivamente y que la situación de riesgo se mantenga estable en el ejercicio 2021.

Se prevé que el segmento de automoción registre un sólido aumento interanual de las entregas a clientes de todo el mundo. Se espera que el margen EBIT de este segmento se sitúe en una franja de entre el 6% y el 8%.

Se prevé que el rendimiento de los fondos propios del segmento de Servicios Financieros se sitúe entre el 12 y el 15%. Se prevé que el margen EBIT se sitúe en una horquilla de entre el 8% y el 10%.

Teniendo en cuenta los diversos factores descritos anteriormente, se espera que el beneficio del Grupo antes de impuestos sea significativamente mayor que en 2020. El Grupo seguirá utilizando las medidas relacionadas con los empleados comunicadas

Comunicación corporativa

anteriormente para gestionar el tamaño de la plantilla. Se espera que el número total de empleados sea ligeramente inferior al del año anterior.

La incertidumbre existente, sobre todo en lo que se refiere a la evolución de la pandemia de coronavirus, a la evolución macroeconómica y política, así como a las políticas comerciales y aduaneras internacionales, podría hacer que las condiciones económicas de muchas regiones difieran notablemente de las tendencias y la evolución previstas. Todos estos factores podrían tener un impacto significativo en el rendimiento general del negocio del Grupo BMW.

The BMW Group – an Overview	2020	2019	Change in %
Deliveries to customers			
Automotive¹	units 2,325,179	2,537,504	-8.4
thereof: BMW ²	units 2,028,841	2,184,939	-7.1
MINI ³	units 292,582	347,465	-15.8
Rolls-Royce ¹	units 3,756	5,100	-26.4
Motorcycles	units 169,272	175,162	-3.4
Employees (compared to 31.12.2019)	120,726	126,016	-4.2
Automotive segment EBIT margin	% 2.7	4.9	-2.2 % points
Motorcycles segment EBIT margin	% 4.5	8.2	-3.7 % points
EBT margin BMW Group	% 5.3	6.8	-1.5 % points
Revenues	€ million 98,990	104,210	-5.0
thereof: Automotive	€ million 80,853	91,682	-11.8
Motorcycles	€ million 2,284	2,368	-3.5
Financial Services	€ million 30,044	29,598	1.5
Other Entities	€ million 3	5	-40.0
Eliminations	€ million -14,194	-19,443	27.0
Profit before financial result (EBIT)	€ million 4,830	7,411	-34.8
thereof: Automotive	€ million 2,162	4,499	-51.9
Motorcycles	€ million 103	194	-46.9
Financial Services	€ million 1,721	2,312	-25.6
Other Entities	€ million 36	29	24.1
Eliminations	€ million 808	377	-
Profit before tax (EBT)	€ million 5,222	7,118	-26.6
thereof: Automotive	€ million 2,722	4,467	-39.1
Motorcycles	€ million 100	187	-46.5
Financial Services	€ million 1,725	2,272	-24.1
Other Entities	€ million -235	-96	-
Eliminations	€ million 910	288	-
Income taxes	€ million -1,365	-2,140	36.2
Net profit²	€ million 3,857	5,022	-23.2
Earnings per share (common/preferred share)	€ 5.73/5.75	7.47/7.49	-23.2/-23.2

¹In connection with a review of its sales and related reporting practices, BMW Group reviewed prior period retail vehicle delivery data and determined that certain vehicle deliveries were not reported in the correct periods. BMW Group has revised the data on vehicle deliveries for previous years retrospectively. Further information can be found in BMW Group's 2020 Annual Report on pages 128 and 129.

²Figure for 2019 includes a profit of € 44 million from discontinued operations.

The BMW Group – an Overview	4th quarter 2020	4th quarter 2019	Change in %
Deliveries to customers			
Automotive¹	units 686,277	665,803	3.2
thereof: BMW ²	units 600,981	576,782	4.3
MINI ³	units 84,191	87,628	-3.7
Rolls-Royce ¹	units 1,105	1,393	-20.7
Motorcycles	units 39,673	38,230	3.8
Employees (compared to 31.12.2019)	120,726	126,016	-4.2
Automotive segment EBIT margin	% 7.7	6.8	0.9 % points
Motorcycles segment EBIT margin	% -1.2	-6.4	5.2 % points
EBT margin BMW Group	% 7.7	7.0	0.7 % points
Revenues	€ million 29,482	29,366	0.4
thereof: Automotive	€ million 26,024	26,829	-3.0
Motorcycles	€ million 568	497	14.3
Financial Services	€ million 7,989	7,617	4.9
Other Entities	€ million 2	1	-
Eliminations	€ million -5,101	-5,578	-8.6
Profit before financial result (EBIT)	€ million 2,197	2,332	-5.8
thereof: Automotive	€ million 2,010	1,825	10.1
Motorcycles	€ million -7	-32	78.1
Financial Services	€ million 664	452	46.9
Other Entities	€ million -7	22	-
Eliminations	€ million -463	65	-
Profit before tax (EBT)	€ million 2,260	2,055	10.0
thereof: Automotive	€ million 1,955	1,478	32.3
Motorcycles	€ million -8	-35	77.1
Financial Services	€ million 686	475	44.4
Other Entities	€ million 55	85	-35.3
Eliminations	€ million -428	52	-
Income taxes	€ million -580	-647	10.4
Net profit	€ million 1,680	1,408	19.3
Earnings per share (common/preferred share)	€ 2.53/2.54	2.09/2.10	21.1/21.0

¹In connection with a review of its sales and related reporting practices, BMW Group reviewed prior period retail vehicle delivery data and determined that certain vehicle deliveries were not reported in the correct periods. BMW Group has revised the data on vehicle deliveries for previous years retrospectively. Further information can be found in BMW Group's 2020 Annual Report on pages 128 and 129.

Comunicación corporativa

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls Royce y BMW Motorrad, el Grupo BMW es el principal fabricante del mundo de automóviles y motocicletas premium y también ofrece servicios financieros y de movilidad premium. La red de producción del Grupo BMW incluye 31 sedes de producción y ensamblaje en 15 países y la empresa tiene una red de ventas global en más de 140 países.

En 2020, el Grupo BMW vendió 2.3 millones de vehículos de pasajeros en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos en el año fiscal 2020 fueron de aproximadamente 5.222 millones de euros con ingresos de aproximadamente 98.990 millones de euros.

El éxito del Grupo BMW se ha basado siempre en planificación a largo plazo y acciones responsables. La empresa, por tanto, ha establecido la sostenibilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, que incluye una amplia responsabilidad de producto y un firme compromiso de preservar los recursos como una parte integral de su estrategia.

www.bmw.es

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Espana>

Twitter: <http://twitter.com/BMWEspana>

Instagram: <http://instagram.com/bmwespana>

Twitter Grupo BMW España: <https://twitter.com/BMWGroupEspana>

Instagram Grupo BMW España: <https://www.instagram.com/bmwgroupespana/>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWEspana>

Google+: <http://plus.google.com/+bmwespana>